DIE ELBSCHIFFAHRT

VOR DER ERSTEN CONFERENZ ZU DRESDEN

1819—1821.

INAUGURAL-DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG

DER

STAATSWISSENSCHAFTLICHEN DOCTORWÜRDE

EINGEREICHT BEI DER

RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FACULTÄT

DER

KAISER-WILHELMS-UNIVERSITÄT STRASSBURG

VON

MARTIN KRIELE,

AUS HAMBURG.

STRASSBURG.

KARL J. TRÜBNER.

1894.

VORBEMERKUNG.

Die vorliegende Dissertation bildet den Einleitungsabschnitt einer grösseren Arbeit, welche unter dem Titel „Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819–1821“ im Verlage von Karl J. Trübner in Strassburg als 13. Heft der „Abhandlungen aus dem Staatswissenschaftlichen Seminar zu Strassburg“ erscheint.

Kriele.

G. Otto's Hof-Buchdruckerei in Darmstadt.

I.

DIE ELBSCHIFFAHRT VOR DEN DRESDENER VERHANDLUNGEN.

Die Elbe ist die uralte Verkehrsstrasse, welche die Nordsee mit der norddeutschen Tiefebene und dem östlichen Teile des deutschen Mittelgebirges verbindet. Ihr Stromgebiet beträgt in Österreich 900, ausserhalb Österreichs 3426 Quadratmeilen.[1]) Bei Melnik, wo die Moldau einmündet, beginnt ihr schiffbarer Lauf, welcher bis zu der Mündung bei Cuxhaven eine Länge von 847 km hat. Für grössere Fahrzeuge, welche in unseren Tagen zum bei weitem grössten Teil den Elbverkehr vermitteln, beginnt indessen die Schiffbarkeit erst bei Aussig, ungefähr 71 km unterhalb Melnik.[2])

Wie alt die Elbschiffahrt ist, ist natürlich sehr schwer genau festzustellen. Auf den einzelnen Teilen hat sie an relativer Lebhaftigkeit sehr gewechselt. In der vorkarolingischen Zeit soll sie bereits einen Verkehr gehabt haben, welcher im Verhältnis zu dem Gesamtverkehr gross war.[3]) Auch in Böhmen soll schon im neunten Jahrhundert ein lebhafter Schiffsverkehr auf der Elbe vorhanden gewesen sein.[4]) Andererseits aber wissen wir, dass im Mittelalter der Lauf zwischen Magdeburg und Hamburg wenig benutzt wurde[5]) und dass im Mittelalter und noch bis in das neunzehnte Jahrhundert der sächsische und böhmische Verkehr auf der Elbe sowohl im Verhältnis zu dem gesamten Elbverkehr

wie zu dem Verkehr der betreffenden Länder ohne Belang war.[6])

Der natürliche Zustand der Elbe ist zu keiner Zeit ein sehr günstiger gewesen. Im Mittelalter sowohl wie im sechzehnten, siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert teilte sie dieses Loos mit allen Strömen, welche für den Schiffahrtsverkehr benutzt wurden, wenigstens in Deutschland.

Das Bett der meisten, und zwar der wichtigsten Flüsse in Deutschland war auch noch im achtzehnten Jahrhundert versandet. Baumstämme und Geröll aller Art aus dem Gebirge hinderten die Beweglichkeit der Schiffahrt. Untiefen und Stromschnellen waren bald hier, bald dort gefahrdrohend. Die Leinpfade längs der Ufer, welche in einer Zeit, in der die Kraft des Dampfes noch nicht für den Gütertransport benutzt wurde, um sehr vieles wichtiger als heute waren, waren nur unter grossen Beschwerlichkeiten passirbar.[7]) Zur Hebung dieser Missstände wurde von Seiten der einzelnen Regierungen wenig gethan, sei es aus finanziellen Gründen, sei es infolge der geringen Entwicklung des Bau-Ingenieurwesens.

Zu diesen allgemeinen Hemmnissen kamen noch bei jedem einzelnen Flusse spezielle, welche zum Teil noch in unseren Tagen bestehen, da bisher die menschliche Arbeitskraft und die Technik ihnen nicht gewachsen waren. Für die Elbe ist hier namentlich das Folgende zu erwähnen.

Noch heute leidet die Schiffahrt fast auf der ganzen Strecke oberhalb Hamburgs, ungefähr des Endpunktes für den Wechsel von Ebbe und Flut, im Spätsommer und Herbst sehr unter niedrigem Wasserstande. Oft wochenlang muss sie daher unterbrochen werden und die gerade auf der Fahrt befindlichen Fahrzeuge müssen auf der Strecke einen Hafen zum Unterbrechen der Fahrt aufsuchen. Im Frühjahr verursacht die Elbe, nicht allein für die Schiffahrt, sondern auch für die Landwirtschaft, auf den beiden Ufern grossen Schaden, indem sich die Eismassen im Flussbette auftürmen und dadurch das Wasser gestaut wird, sodass die Deiche schliesslich durchbrochen und weite Flächen oft viele Wochen lang unter Wasser gesetzt werden. Vor-

nehmlich die Strecke zwischen Dömitz und Boizenburg, auch noch weiter die Elbe hinab bis Geesthacht, ist in dieser Hinsicht sehr gefährlich. Es ist dies eine Folge des Umstandes, dass die Elbe ihr ursprüngliches Bett in praehistorischer Zeit sehr beträchtlich eingeengt hat; die Bodenerhebungen lassen dies noch sehr deutlich erkennen.[8]) Selbst im späten Mittelalter sind noch solche Veränderungen in der Richtung des Stromlaufes an vielen Stellen vorgekommen. Dies zeigt deutlich die grosse Anzahl toter Elbarme zwischen Aken und Wittenberge, ebenso die Dove- und die und die Gose-Elbe in den sogenannten Vierlanden, den Marschen oberhalb Hamburgs, ferner die Inselbildungen zwischen Hamburg und Harburg, die Binnenelbe bei Wedel (ein wenig unterhalb Hamburgs) und die Süder-Elbe im Lande Kehdingen. Diese natürlichen Verhältnisse und Änderungen machen die Schiffahrt sehr unsicher. Indessen haben gerade die Änderungen im Laufe der Elbe auch Vorteile gebracht. So sind z. B. durch die Gose- und die Dove-Elbe zwei ruhige Verkehrsstrassen für den täglichen Gemüseverkehr nach Hamburg geschaffen worden.[9])

Zu den natürlichen Hemmnissen, welche mit der Vernachlässigung der Fahrbahn, der Ausdehnung des Verkehrs und der Vergrösserung der Flussfahrzeuge im Laufe der Zeit wuchsen, kamen zu allen Zeiten die Bedrückung durch zahlreiche Zölle und durch die Art ihrer Erhebung.[10])

Allerdings waren in keiner Zeit die Zollverhältnisse auf der Elbe so drückend wie auf dem Rhein.[11]) Auf diesem war der Handelsverkehr stets bedeutender und mannigfaltiger als auf der Elbe und bereits die Colonia Aggripina unterhielt direkte Handelsbeziehungen mit Londinium.[12]) Die wirtschaftliche Kultivirung der Gegenden, welche zu beiden Seiten des Rheins und seiner Nebenflüsse liegen, ist ja um mehrere Jahrhunderte älter als die des Elbegebietes. Vornehmlich war die Ausdehnung der Gewerbe im Rheinthal und in ganz Süddeutschland eine viel grössere als im Norden Deutschlands. Am Rhein musste der Druck der Zölle demnach mehr fühlbar sein als an der Elbe.

Auch auf der Elbe werden die Zölle ursprünglich einen

gebührenartigen Character gehabt haben.[13]) Die Leistung, für welche die Gebühr zu zahlen war, mag verschieden gewesen sein. Zum Teil werden die Schiffer den anwohnenden Herren für Sicherung durch Geleit während einer bestimmten Strecke eine Abgabe gezahlt haben,[14]) zum Teil werden auch Abgaben erhoben worden sein, um die Kosten für den Bau und die Unterhaltung einer Brücke oder einer Fähre oder eines Leinpfades, beispielsweise, aufzubringen.[15]) Bei einer Anzahl Zölle stützte sich der Ursprung auf Privilegien seitens des Kaisers, oder, wenn er aus finanziellen Gründen oder auch aus Mangel an Macht und Autorität das von ihm in Anspruch genommene Zollregal an einzelne Landesherrn abtrat, seitens dieser Letzteren.[16]) In diesem Falle galt es einfach, einer Gemeinde, einem Stift oder dem jeweiligen Besitzer eines an der Elbe gelegenen Rittergutes eine Einnahme zu verschaffen. Auch kam es vor, dass das Recht der Zollerhebung nicht auf dem Rittergut dinglich lag, sondern an eine bestimmte Adelsfamilie geknüpft war.[17]) Für diese Privilegien bestanden ursprünglich natürlich Gegenleistungen in irgend welchen Diensten an den betreffenden Herrn. Je weiter indessen im Mittelalter das Privilegienwesen um sich griff, desto verwirrter wurden auch die in Frage kommenden Rechtsverhältnisse. Mit der Zeit wurden daher die Gegenleistungen unsicher; schliesslich verschwanden sie ganz. So war es sowohl bei den Zöllen, welche sich nur auf Privilegien stützten, als auch bei denen, welche zur Unterhaltung des Verkehres dienten. Der Unterschied beider Arten ist nur der, dass bei den Zöllen als Gebühren für eine Leistung im Verkehrswesen die allmählige Ausseracht lassung der Leistung von einer Gewissenlosigkeit nicht frei zu sprechen ist, während die Zölle auf Grund von Privilegien zunächst in einer rechtlichen Beziehung zu dem Verkehrswesen gar nicht standen. Die in bequemer Weise in die Kassen fliessenden Einnahmen aus den Zöllen blieben jedoch nach wie vor bestehen; denn für ein sesshaft gewordenes Volk ist der Handel in jedem Falle ein Lebensbedürfnis und kann also durch Abgaben nie ganz unterdrückt werden.

An diesen Zöllen, welche wir heute als eine grosse Bedrückung des Handels und des Verkehrs empfinden würden, nahm das Mittelalter um so weniger Anstoss, als ein grosser Theil derjenigen, welche in Deutschland Handel trieben, Fremde waren: Juden, Lombarden, Kauwerzen, welche an sich rechtlos waren und den Schutz unter den gegebenen Bedingungen hinnehmen mussten.[18]) Der deutsche Territorialherr hatte auch wohl gar kein Interesse, einen grossen Handelsverkehr herbeizuwünschen. Er sah es gar nicht gern, wenn seine Unterthanen zu weit blickten, wenn sie womöglich mit fremden Nationen in nähere Berührung kamen, zumal wenn diese, wie es meist der Fall war, eine ganz andere politische und wirtschaftliche Schule durchlaufen hatten. Welche Bedeutung der Handel und der einzelne Kaufmann hatten, davon hatte er sicherlich in den wenigsten Fällen eine klare Vorstellung. Das war für ihn eine weniger edle Welt. Ein Erzherzog Johann als Johann Ort und deutscher Rheder war im Mittelalter garnicht denkbar.[19])

Aus diesen Gründen trug der Landesherr daher kein Bedenken, sein Zollrecht nach Möglichkeit in seinem Interesse auszunutzen. Er liess eben den Zoll dort erheben, wo der Handel leicht zu fassen war, an geeigneten Stellen der Flüsse, auch der Landstrassen, besonders dort, wo eine Concentration des Verkehrs stattfand, wo grosse Handelsplätze entstanden waren, oder dort, wo eine Teilung des Verkehrs eintrat.

In Zeiten, in denen die Kassen der Zollbesitzer mehr Geld als zuvor nötig hatten, trat ohne weiteres Bedenken eine Erhöhung der Zollsätze ein. Das war besonders nach dem dreissigjährigen Kriege der Fall, als in Deutschland eine allgemeine Zerrüttung des Finanzwesens eingetreten war.[20]) Zwar war zur Errichtung oder zur Erhöhung von Landzöllen wie von Flusszöllen die kaiserliche Genehmigung notwendig, was auch als ein Zeichen dafür gelten kann, dass die allgemeine Bedeutsamkeit auch der Flüsse als Wege für den grossen Verkehr einleuchtete. Indessen kümmerte sich kein Landesherr oder, wer sonst den Zoll

erhob, um diese Verfügungen. Die Willkür und Rücksichtslosigkeit in der Behandlung der Schiffahrt (nach unseren Empfindungen) wuchs mit der Decentralisation des alten deutschen Reichs.[21]) Auch an der Elbe fällt in diese Zeit eine ganz bedeutende Erhöhung der einzelnen Elbzollsätze. Ein treffendes Beispiel finden wir schon in der Zeit vor dem dreissigjährigen Kriege. Im Jahre 1563 hatten nämlich die Herzöge von Lüneburg ihre Elbzölle in Bleckede und Schnackenburg auf die doppelte Höhe gesetzt und der Kaiser musste dies schliesslich nolens volens mit seinem Kurfürstenkollegium anerkennen. Waren die Zölle einmal in die Höhe gesetzt, so war es natürlich sehr schwer, die betreffenden Besitzer zu einer Herabsetzung zu bewegen. Vor allem Mecklenburg war es, welches sich stets weigerte, seine Zölle auch nur um ein geringes herabzusetzen.

Um die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts (1661) bestanden an der Elbe zwischen Melnik und Hamburg 48 verschiedene Zölle, welche teils landesherrlich waren, teils von Städten oder adligen Anwohnern der Elbe erhoben wurden. Diese Anzahl scheint längere Zeit, etwa hundert Jahre, unverändert bestanden zu haben.[22])

Indessen muss es doch erwähnt werden, dass seit dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm die brandenburgische Verwaltung mehr und mehr dem „fast krepirenden Elbcommercio“ ihre Fürsorge widmete und dass besonders Friedrich II. sich um die Hebung des Verkehres auf der Elbe sehr bemühte, was durch Schmoller eingehend dargestellt und gewürdigt worden ist. Von eingreifendem und dauerndem Einflusse konnten diese Anstrengungen nicht sein, da ja Brandenburg nur einen Teil der Elbufer besass und die übrigen Uferstaaten auf den öfters im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert versuchten gemeinsamen Elbe-Deputationstagen zu einer Mitarbeit meist nicht zu bewegen waren.[23]) Wie wir weiter unten sehen werden, stand die Höhe der Zölle meist in gar keinem Verhältnis sowohl zu den möglichen wie zu den thatsächlichen Ausgaben der Verwaltungen für die Unterhaltung des Strombettes. Hannover und Mecklenburg leisteten so viel wie nichts. Diese

Thatsache bildete bis zur vollständigen Aufhebung der Elbzölle im Jahre 1870 das bedeutendste Hindernis jedesmal dann, wenn die Zölle herabgesetzt werden sollten.

Eine Anzahl Zollstätten auf der Elbe waren, wie auch auf anderen Flüssen, Umladeplätze. Das waren jedoch keine Orte, an welchen der Kaufmann seine Waren freiwillig umladen liess, weil für den Bestimmungsort der Waren keine directe Verbindung bestand, wie es heute der Fall ist; die Umladung war vielmehr ein Zwang, welchen der betreffende Ort kraft landesherrlichen Privilegiums ausübte. Diese Zwangseinrichtung war der letzte Rest des alten Stapelrechtes, von welchem im Anhang 1 die Rede sein wird, und wurde selbst vielfach noch, wenn auch irrtümlich, Stapelrecht genannt. Das Umladerecht bestand auf der Elbe bis zu der Inkraftsetzung der Elbschiffahrtsacte von 1821 in Hamburg, Magdeburg, Dresden und Pirna. An diesen Orten durfte kein Schiffer mit Waren vorbei fahren. Er musste sie dort ausladen und einem Schiffer dieses Ortes zur Weiterbeförderung übergeben. Dieses Umladerecht erstreckte sich nun nicht nur auf die Stadt allein, sondern auch eine bestimmte Flussstrecke unterhalb wie oberhalb der Stadt erfasste es; zwischen diesen beiden äussersten Punkten durfte nirgends aus-, ein- oder umgeladen werden als an einem bestimmten Platze in dem Orte, welcher im Besitze dieses Rechtes war. So erstreckte sich der Umladezwang der Stadt Magdeburg auf die ganze Strecke zwischen Tangermünde und Aken und in Magdeburg selbst durfte die Umladung nur auf dem alten Packhof gegenüber dem kleinen Werder stattfinden. Durch dieses Recht, welches nicht allein dem Schifferstande der betreffenden Stadt von grossem Nutzen war, sondern, wie wir weiter unten bei der eingehenden Beschreibung der magdeburgischen Verhältnisse sehen werden, der Stadt selbst manche Einnahme brachte, sollte vor allem der grosse Handel getroffen werden, während der Lokalverkehr vielfach hiervon unberührt blieb, wie wir schon aus der Anzahl der Umladeplätze sehen. Nicht zu allen Zeiten ist dieser, in sehr vielen Fällen lästige Zwang ausgeübt worden. So wissen wir, dass in der Zeit

von 1685 bis 1747 die dresdener Schiffer in Magdeburg nicht umluden, sondern direct bis Hamburg fuhren.[24]) Im Jahre 1747 stellte Friedrich II. dieses Recht der Stadt Magdeburg gelegentlich eines Aufenthaltes daselbst ausdrücklich wieder her.

Eng verknüpft mit diesen Umladerechten waren die sogenannten Reihe- oder Börtfahrten, ein schon 1442 in Hamburg bei den Fahrten nach Stade und zurück angewendetes Institut. Besonders im achtzehnten Jahrhundert blühte es.[25]) Die Reihefahrt bestand darin, dass der in der Schiffergilde befindliche Schiffer nur dann von den Kaufleuten Güter in Ladung nehmen durfte, wenn er an die Reihe kam. Jeder Schiffer hatte gewissermassen in der Reihe, welche durch die sämtlichen Schiffer der Gilde gebildet wurde, eine bestimmte Nummer. Es bestand also für alle Schiffer ein gleichmässiger Verdienst, der nur durch die Grösse des einzelnen Fahrzeuges verändert wurde. Die Verladung und der Transport der Waren erhielt durch diese Einrichtung zweifelsohne eine gewisse Regelmässigkeit und der Schiffer war eines fest bestimmten Verdienstes sicher, welchen er mit einer gewissen Sorglosigkeit und Mühelosigkeit einstrich, vorausgesetzt, dass der Verkehr nicht allzu sehr schwankte. Von einem in jedem einzelnen Falle nach Angebot und Nachfrage sich richtenden Frachtsatze, womöglich von einem Frachtenmarkt, wie heute an jedem grösseren Ladeplatze, war damals keine Rede; der Frachtsatz schwankte wahrscheinlich zeitlich nur in grossen Zwischenräumen. Die Regierung verfolgte mit dem Institut der Reihefahrt auch polizeiliche Massregeln. Man glaubte nämlich in ihr ein Schutzmittel zu haben gegen den mit der Ausbreitung des Mercantilsystems in gleichem Schritte wachsenden Warendiebstahl und Schmuggel zu Wasser: man brauchte seine Güter ja nicht mehr jedem beliebigen, unbekannten Schiffer anzuvertrauen.[26]) Schon aus diesem Grunde wird es Schiffer, welche ausserhalb der Reihefahrt standen, kaum gegeben haben. Für den kleinen Localverkehr bestand dies Institut nicht; hier also gab es freie Schiffahrt. Es stand eben in engster Verbindung mit den Umladeplätzen und daher wurde

nur zwischen ihnen in Reihe verschifft, also zwischen Hamburg und Magdeburg, zwischen Magdeburg und Dresden, wohl auch zwischen Dresden und Pirna. Auch zwischen Hamburg und Berlin bestand diese Verfassung des Verkehrs.

Dieses ist in kurzen Zügen ein Bild von der rechtlichen Verfassung der Elbschiffahrt während des achtzehnten und des ersten Drittels des neunzehnten Jahrhunderts. Dieses Bild wird noch klarer werden durch die weiter unten folgende Beschreibung einer Fahrt auf dem schiffbaren Laufe der Elbe. Das aber kann hier schon betont werden, dass durch diese Bedrückungen, vor allem durch die Zölle, der Elbschiffahrt der Vorzug der Wohlfeilheit gegenüber den durch Menschenhand erst angelegten Landstrassen fehlte.

In alle diese Einrichtungen, deren Charakteristikum vor allem der Zwang war, kam nun ein bedenkliches Wanken, als in dem letzten Drittel des achtzehnten Jahrhunderts die Lehren des ökonomischen Individualismus und Liberalismus und mit ihnen das rein deductive Beurteilen von England nach Deutschland kamen. Auch an der Elbe verlangte man lebhaft die Freiheit des Schiffergewerbes und der Schiffahrt selbst; die Zölle waren das Drückendste und gegen sie musste sich vor allem der freiheitliche Ideenkreis richten. Zunächst wurden die gezwungenen Reihefahrten, oft unter harten Kämpfen, abgeschafft. Dies geschah bereits um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts. Im ganzen genommen, haben sie sich überhaupt nicht lange auf der Elbe erhalten. Die Gildeverfassung des Schiffergewerbes blieb jedoch noch bestehen bis zu der Zeit, in welcher in den einzelnen Uferstaaten die Gewerbefreiheit eingeführt wurde.[27]) Die Zölle und Umladerechte wurden gemeinsam — in ihrer bisherigen Gestalt — abgeschafft durch internationale Bestimmungen des Wiener Congresses.

Die Initiative zu Änderungen hinsichtlich der zuletzt genannten beiden Verkehrshemmnisse wurde nicht von einer deutschen Regierung selbst ergriffen. Die Initiative ging von Frankreich aus.[28]) Und zwar nahm man zuerst den Rhein in Bearbeitung; das lag am Ende des 18. Jahrhun-

derts am nächsten, da er damals in den Actionskreis der Diplomatie gezogen wurde.

Ein Decret des conseil exécutif der französischen Republik vom 16. November 1792 und der Friedenstraktat mit der batavischen Republik vom 16. Mai 1795 hatten bereits die Schiffahrt auf dem Rheine, der Maas und der Schelde den Unterthanen der beiden Staaten frei gegeben. Mit dem deutschen Reiche, als dem dritten Rheinuferstaate begann die französische Regierung 1798 auf dem Congress zu Rastadt zu verhandeln, zunächst ohne Erfolg. Aber nachdem unter dem Druck des Friedens zu Luneville der Artikel 39 des Reichs-Deputations-Hauptschlusses die Aufhebung der Rheinzölle ausgesprochen hatte, wurde durch ein französisches Dekret vom 15. August 1804 im Einverständnis mit dem deutschen Reiche ein für beide Staaten gemeinsames sogenanntes Octroi-System eingesetzt. Die noch bestehen bleibenden Zölle wurden für gemeinschaftliche Rechnung erhoben und zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten bestimmt. Die Überschüsse sollten zur Unterhaltung der Leinpfade und für Arbeiten verwendet werden, welche „die Schiffahrt auf jedem der respectiven Ufer notwendig macht“. Wie schon in Rastadt ausdrücklich betont wurde, war es nunmehr den Regierungen zur unbedingten Pflicht geworden, auch die Zollverhältnisse der übrigen Flüsse Deutschlands und was damit in Zusammenhang stand, einer Ordnung von Grund aus zu unterziehen, sobald politisch ruhigere Zeiten wieder eingetreten waren. Die Kriege der letzten beiden Jahrzehnte hatten sehr viel Wohlstand vernichtet und so lag eo ipso die staatliche Verpflichtung sehr nahe, auf jede Weise zur Hebung der Wirtschaft Sorge zu tragen.[29]) Sobald man vor einem Angriff Napoleons dauernd sicher zu sein glaubte, d. h. als der erste Pariser Friede am 30. Mai 1814 geschlossen wurde, legten daher im Artikel V des Traktates die Mächte die zukünftige Strompolitik in einigen Worten fest. Es heisst dort: „Il sera examiné et décidé de même dans le futur congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours

moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents États." Diese allgemeine Bestimmung wurde auf dem Wiener Congress nach einem Entwurfe Wilhelm von Humboldts durch eine „Commission für die Freiheit der Flussschiffahrt" in 9 Artikeln weiter ausgeführt, welche nunmehr bei den Verhandlungen für die einzelnen Ströme als Richtschnur benutzt werden sollte. Es sind dies die Artikel 108—116 der Wiener Congressakte vom 9. Juni 1815. Ihr Inhalt ist so klar und schon so oft dargelegt worden, dass er einer Erklärung an dieser Stelle nicht bedarf. Diese Wiener Artikel, welche durch das gemeinsame Arbeiten eines französischen, englischen, preussischen und österreichischen Commissars angefertigt worden waren, bildeten eine feste völkerrechtliche Grundlage. Es stand daher auch der englischen und der französischen Regierung die Intervention offen, wenn die einzelnen Flussconferenzen von dem Inhalt der Wiener Acte abwichen.[30])

Es wird auch weiter unten (Anmerkung 169) kurz erwähnt werden, dass Napoleon Bonaparte in gewissem Sinne als der Vater der freien Elbschiffahrt zu betrachten ist; also auch hier kam erst durch französischen Einfluss, durch den französischen Kaiser selbst, der Stein ins Rollen. Vornehmlich die Leipziger Kaufmannschaft stimmte (1807) den Intentionen des Kaisers resp. des Königs Friedrich August I. von Sachsen vollkommen bei. So etwas ganz neues waren daher für die Interessenten an der Elbe weder die Bestimmungen des Wiener Congresses noch der Dresdener Commission. Es lag nur an den damaligen Zeitumständen, dass die Ideen des Kaisers nicht in kraftvolle Thaten umgesetzt wurden.

Es möchte nun den Anschein gewinnen, als wenn die deutschen Regierungen in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts der Binnenschiffahrt gar keine Aufmerksamkeit schenkten und sich nur von dem Einflusse des Auslandes leiten liessen. Man würde ihnen jedoch Unrecht thun, wenn man dies annähme. Wenigstens für den preussischen Staat,

der uns ja hier zunächst beschäftigt, wäre diese Annahme ungerechtfertigt. So wurde am 14. April 1806 eine „Allgemeine Strom-, Deich- und Ufer-Ordnung für Ostpreussen und Litthauen“ erlassen. In dieser finden sich genaue Vorschriften für die Instandhaltung der Leinpfade (Treideldämme), für die Beseitigung aller Hindernisse aus dem Flussbette, über das Flössen losen Holzes u. a. Von demselben Tage ist datiert eine Strom-Ordnung für den grossen und kleinen Friedrichsgraben in Ostpreussen.[31]) Allerdings haben diese Anordnungen zum Teil andere Gegenstände behandelt wie die Dresdener Commission; von Aufhebung der Abgaben, welche dort ebenfalls bestanden, ist in ihnen keine Rede. Aber ihr Endzweck ist doch, wie auch ausdrücklich angegeben wird, vor allem auf die Hebung der Schiffahrt und des Handels gerichtet. Von einem grossen, internationalen Verkehr, wie er auf der Elbe bestand, war hier nicht viel zu merken; es handelte sich nur um den Verkehr zwischen Königsberg einerseits und dem ostpreussischen Hinterland und den litthauischen Niederungen andrerseits. Die Bedeutung dieser Verordnungen kann vielleicht noch erhöht werden, da sie den Eindruck hinterlassen, als wären sie der Anfang gewesen zu einer ganzen Reihe, welche mutatis mutandis die in Frage stehenden Materien auch in den anderen Provinzen regeln sollten. Dass daraus nichts wurde, dafür genügt wohl der Hinweis darauf, dass sie im Jahre 1806, kurz vor dem politischen Zusammensturz, erlassen sind.

Auch in der Convention zwischen dem Königreich Westphalen und dem Königreich Preussen vom 14. Mai 1811, welche die Angelegenheit der Elbe als eines Teiles der Grenze regelte, wird in § 2 angeordnet, dass in betreff der Schifffahrts-Polizei, der Erhaltung des Flusses, seiner Deiche, der Leinpfade, der Uferbauten und Anpflanzungen und der im Fall von Überschwemmungen und Austritt der Ufer zu nehmenden Massregeln gleichförmige Reglements erlassen werden sollen. Der Artikel 8 des § 2 sagte ganz allgemein: „Um so viel als möglich den Handel und die Schifffahrt auf der Elbe zu begünstigen, verpflichten sich beide

Mächte, eine jede für ihren Theil des Flusses, den Lauf desselben in einem schiffbaren Zustande zu erhalten, den Fluss von den sich etwa äussernden Hindernissen zu befreien und nichts zu unternehmen oder seinen Unterthanen gestatten, was den Stand des Ufers oder des Thalweges zum Nachtheil des anderen Theils verändern könnte.“ Wenn auch diese allgemeinen Sätze zunächst gar nichts besagten, so sind sie doch jedenfalls als ein ganz directer Vorfahre der Elbschiffahrtsakte zu betrachten. Von grosser praktischer Bedeutung sind sie allerdings wohl kaum gewesen, da ja die Herrlichkeit Jerôme-Napoleons in Kassel und auf Wilhelmshöhe nicht von langer Dauer war. An dem Status der Elbzollerhebungen sollte nichts einseitig geändert werden.

Gerade diese Verhandlungen zwischen den Delegirten des Königs von Preussen und denen des Königs von Westphalen sind als eine, wenn auch kleine, Vorarbeit zu den Dresdener Conferenzen zu betrachten. Sie haben die preussische Regierung jedenfalls mit Arbeiten bekannt gemacht, welche die gemeinschaftlichen Interessen an der Elbschiffahrt forderten.

Die leitenden Staatsmänner der einzelnen Staaten sahen die wirtschaftlichen Forderungen einer neuen Zeit in Wien wohl ein. Das Zustandekommen der Wiener Akte zeigt deutlich, dass sie darüber einig waren, was speciell für den Flussverkehr zu thun war. Aber die Schwierigkeiten hatten sie nicht genügend erkannt, welche bei der Lösung der Frage entstehen würden, auf welchem Wege an das Ziel zu gelangen sei. Die einzelnen Ressortminister konnten sich unmöglich plötzlich von der bisherigen, rein-fiskalischen, Strompolitik trennen. Sie wussten die vorauszusehenden Ausfälle an staatlichen Einnahmen nicht zu ersetzen, zumal da in dieser politischen Restauration die staatlichen Ausgaben plötzlich und schnell gewachsen waren. Wir stehen hier mitten in einem für die Volkswirtschaft sehr bedeutsamen Zeitraum. Auf der einen Seite sehen wir die liberalen Ideen und die allseitig nach den Kriegen hervortretenden Verkehrsbedürfnisse, auf der anderen Seite die letzten Reste des Merkantilsystems und die Einnahmebedürf-

nisse der erschöpften Staaten.[32]) Auch in der volkswirtschaftlichen Litteratur sehen wir ganz die Übergangszeit charakterisirende Erscheinungen: in Hamburg pries in der Wende des Jahrhunderts Johann Georg Büsch mit Begeisterung das Concurrenzsystem und rief die „deutschen Fürsten und deutschen Rahtgeber im Regiment“ auf, mit allen Kräften Deutschland zu einem Lande zu machen, welches in Gewerbefleiss, Handel und Verkehr der ganzen Welt ein Muster wäre und diese von sich abhängig mache; und zu derselben Zeit schreibt Johann Gottlieb Fichte sein merkwürdiges Buch: „Der geschlossne Handelsstaat“, nach welchem Deutschland nach aussen wie das Reich der Chinesen abgeschlossen wurde und im Inneren als socialistisches Gemeinwesen, also ohne jede Spur von freier Concurrenz, sich aufbaute.

Der Kampf dieser beiden wirtschaftlichen Richtungen fällt zu Gunsten der jüngeren, des Concurrenz-Systems, aus. Denn infolge der Neuregelung des politischen Gleichgewichtes Europas durch die napoleonischen Feldzüge und die sich an dieselben anschliessenden Friedensschlüsse und Congresse war der Gedanke des internationalen Interesses der einzelnen Nationen und Staaten klar zu Tage getreten und daher die einzelnen Staaten zu einem möglichst freien Verkehr unter sich geführt worden. Die Kontinentalsperre wurde ein warnendes Beispiel. Wie immer, so würde auch bei diesem Wechsel der Politik eine sprungweise Entwicklung mit den grössten Nachteilen verbunden gewesen sein. Die Gefahr lag offen zu Tage; denn die englischen Lehrsätze und der Sinn für das Wirtschaftlich-Vollkommene hatten sich in den Köpfen festgesetzt. Hand in Hand mit der Ordnung der Verkehrsmittel musste daher eine Reform des Steuerwesens gehen. Die preussische Steuergesetzgebung von 1818 verkörpert diese Bedürfnisse in sich.

Dieser Entwicklung stellte sich aber in Deutschland ein Hindernis in der souveränen Zerstückelung entgegen. Heinrich von Treitschke hat im Anfang des dritten Bandes seiner Deutschen Geschichte im neunzehnten Jahrhundert eine sehr lebhafte Schilderung der deutschen Kleinstaaterei,

vornehmlich ihrer wirtschaftlichen Politik während der Restauration gegeben. Ein massloser Souveränitätsdünkel erfüllte die kleinen Staaten, welche bei jedem Versuch, ein gemeinsames Institut zu schaffen, alle möglichen Rechte ihrer Souveränität geltend machten. Für die von Preussen damals, besonders in Zollsachen, befolgte deutsche Politik fehlte den meisten mitteldeutschen Staaten jedes Verständnis. Dies zeigte sich auch in der Commission, welche in Dresden 1819—1821 tagte, um die Artikel der Wiener Akte für die Elbe zu specificieren.

So hemmend für die Entwicklung des wirtschaftlichen Deutschlands die Thätigkeit der Kleinstaaten auch gewesen sein mag, so ist sie doch ganz erklärlich. In den letzten Tagen des alten Reiches hinderte sie Niemand an ihrem „Wirtschaften auf eigene Faust, aber ohne Gefühl der Verantwortlichkeit", und im Rheinbunde war ihr Dünkel unter dem Einflusse Napoleons nur noch mehr gewachsen. Unter solchen Umständen that der Ton, den die preussische Regierung mit jedem Moment ihres Auftretens stärker anschlug, ihren Ohren sehr begreiflich wehe. Am allerwenigsten waren sie natürlich zu haben, wenn es sich um finanzielle Verhältnisse, um Concessionen handelte, wie jetzt in Dresden.

Wie würden die Arbeiten zur Regulierung der Elbschifffahrt, wenn man sie an den Bundestag überwiesen hätte, verlaufen sein! Wo noch mehr Staaten mitzureden hatten als es in Dresden — schon gerade genug — der Fall war. So gefährlichen Situationen eine so ernste Arbeit, wie die Regulierung der Schiffahrt auf der Elbe sein musste, auszusetzen, hatte man in Wien doch nicht gewagt.

Zur Grundlage der Dresdener Verhandlungen sollte der Status des Jahres 1815 dienen, wie beim Beginn der Beratungen oft betont wurde: denn aus diesem Jahre stammte die Wiener Akte. Um die damalige Sachlage deutlich vor uns zu haben, wollen wir einen Augenblick in den praktischen Verkehr eintreten. Wir wollen eine Schiffsladung die Elbe von Cuxhaven bis Melnik hinauf begleiten und alle Freude und alles Leid mit ihr teilen.[33])

Betreten wir mit unserem Schiffe, sagen wir mit einem Amerikafahrer, die Mündung der Elbe, so haben wir zunächst zur Rechten die Insel Neuwerk. Den sogenannten „Werkzoll", welcher in den ältesten Zeiten hier erhoben, im Anfang des 17. Jahrhunderts hinein nach Hamburg verlegt und dort durch eine kaiserliche Urkunde von 1630 bestätigt wurde, hat unser Schiffer weder hier noch in Hamburg mehr zu entrichten, ebenso wenig den dänischen Zoll in Glückstadt, jener Stadt, welche einstmals samt diesem in der Mitte des 17. Jahrhunderts nur für wenige Jahre in Kraft gewesenen Zoll dazu bestimmt war, den Handel Hamburgs an sich zu ziehen. Indessen, die Freude unseres Schiffers wird gar bald getrübt: dort, wo die Elbe mit einer ziemlich breiten Landzunge, der sog. Drommel, eine kleine Bucht bildet, also ihr Bett für eine kurze Strecke einengt, liegt auf ihrem linken Ufer, bei unserer Fahrt also rechts, an der Mündung der Schwinge Brunshausen.[34]) Hier muss unser Schiffer anlegen und für seine Waren dem Könige von Hannover den jahrhundertelang berüchtigten Stader Zoll, welcher sich auf die kaiserliche Verleihung eines Marktzolles in Stade an den Erzbischof von Hamburg im Jahre 1308 zurückführen lässt, entrichten. Führt unser Kapitän ein Schiff, welches mit der Ladung einem handeltreibenden hamburgischen Bürger gehört, so ist er von dem Zoll (gesetzlich) befreit. Auf unserer Weiterfahrt erblicken wir zur Rechten das „Alte Land", ein weit und breit berühmtes Kirschenland, und zur linken von Blankenese stromaufwärts eine niedrige Hügelkette mit den Landhäusern der hamburgischen Kaufherren, welche uns die Nähe der grossen Handelsstadt ankündigt. Den Hafen von Altona lassen wir zur Linken liegen und laufen alsdann mit unserem Kauffahrteischiffe in den Hafen von Hamburg ein. — Hier findet, sofern die Waren für den Weitertransport in das Innere Deutschlands die Elbe benutzen sollen, die Umladung in das magdeburgische Elbschiff statt. Bei der Einladung haben die Handelsleute, resp. der Schiffer, im Zoll-Comptoir Wert, Gewicht und Mass zu declariren und dabei einen geringen Zoll, den sogenannten Esslinger Zoll[35]) und für die Bemüh-

mgen des Zollofficianten eine Schreibgebühr zu zahlen. Vor 100 Jahren hätte unser Schiffer noch eine ganze Reihe Zölle hier zu zahlen gehabt. Wir fahren alsdann mit dem magdeburgischen (allgemein nannte man sie „Oberländer" damals schon) Kahn die Elbe hinauf, welche sich bald mit der „Süder-Elbe" wieder vereinigt und etwas breiter wird, vorüber an den zu beiden Seiten liegenden Marschen und den Blumen- und Obstkulturen der Vierländer, und gelangen zur Mündung der Ilmenau. Hier werden wir an jene Zeiten erinnert, in welchen alle Waren nach Lüneburg, der einst so stolzen Handelsstadt, die den Hamburgern Schiffahrtsgesetze zu dictiren versuchte, hinaufgebracht und dort umgeladen werden mussten, um zu Lande oder späterhin auch zu Wasser auf der Elbe weiter befördert zu werden. Der Flussmündung gegenüber erblicken wir den Zollenspieker, der uns hinter hohen Bäumen wie ein friedliches, niedersächsisches Bauernhaus anschaut, aber einst ein weit und breit gefürchtetes Zollhaus war, von welchem eine Handelsstrasse über Bergedorf nach Hamburg führte.[36]) Auf unserer Weiterfahrt erblicken wir links, nicht weit vom Zollenspieker, versteckt hinter dem Deich, einen Gutshof, welcher noch einige Trümmer der einst ebenfalls als Zollstätte, zugleich aber auch als Raubnest gefürchteten Riepenburg zeigt. Weiter oberhalb lassen wir links Artlenburg liegen, das alte Erthenburg oder Erteneburg, einst wie das nicht ferne Dörfchen Bardowick, wo uns noch der alte Dom an verschwundene Pracht erinnert, eine sehr bedeutende Handelsstadt. Wir gelangen alsdann nach Lauenburg, der Residenz der alten Sachsenherzöge, an einem kleinen Abhange gelegen, an der Mündung der Delvenau. Hier hat unser Schiffer den dänischen, oder richtiger herzoglich-lauenburgischen, seit 1632 rechtlich bestehenden, Zoll zu entrichten. Nach kurzer Fahrt passiren wir die mecklenburgische Grenze zu unserer linken und müssen in den Hafen des alten Boizenburg einlaufen, um den ersten mecklenburgischen Zoll zu entrichten. Er wurde 1623 nebst dem gleich zu erwähnenden Zoll in Dömitz auf 20 Jahre, das heisst in der damaligen Ausdrucksweise für alle Ewigkeit, masslos er-

höht und unter gerade hier sehr fühlbaren Plackereien und Nebenabgaben aller Art eingenommen. Auf dem linken Ufer haben wir alsbald zwei hannöverische Zölle zu entrichten, in Bleckede und Hitzacker. Die alte Vergünstigung, dass sich die Schiffe nur an einem der drei hannöverischen Ämter (das dritte ist Schnackenburg) zur Zahlung für alle drei Zölle zusammen „zu stellen“[37]) brauchten, ist seit 1632, als sie um ein Dritteil erhöht wurden, aufgehoben. Nachdem wir die gefährliche Flussstrecke zwischen Hitzacker[38]) und Dömitz glücklich durchfahren haben, müssen wir in Dömitz den Mecklenburgern noch einen zweiten Zoll zahlen, da hier ihr Land mit einem schmalen Streifen an die Elbe tritt. Kurz vor Lenzen betreten wir den brandenburgischen Boden und haben in dem dortigen Hafen zunächst den Lenzener Lizent, einen Zoll, welchen einst Gustav Adolf bei der Schanze von Werben eingeführt und die brandenburgische Regierung später hierher verlegt hatte, etwas weiter hinauf am sogenannten Zollhaus den Lenzener Zoll (seit 1558) und bald darauf auf dem linken Ufer noch einen hannöverischen in Schnackenburg zu entrichten. Hiermit ist aber für die kurze Strecke noch nicht genug Zoll gezahlt: in Wittenberge haben wir noch zwei Zölle zu entrichten. Der eine ist für den preussischen Staat bestimmt und gehörte ursprünglich dem in der Westpriegnitz angesessenen Geschlecht: Gans, Edler Herr von und zu Putlitz; der andere gebührt dem Rittergute Kumlosen im Besitz der Herren von Möllendorf.[39]) Hier in Wittenberge findet wegen der preussischen Zollgesetze vom 13. März und 8. September 1814 in jedem Falle eine umfassende Revision der genannten Schiffsladung statt, während sie auf den bereits passirten Ämtern bei der Zollzahlung nicht ausgeschlossen war, was ganz von der mehr oder weniger guten Laune des Einnehmers, d. h. meist von der Zahlung der für ihn bestimmten Nebengebühren abhing. Schon hieraus geht zur Genünge hervor, dass unser Schiffer über seine Zeit nicht verfügen kann. Auf der Weiterfahrt hat er königliche Zölle in Sandau, in Tangermünde, einst wichtiger Handelsplatz und kaiserliche Residenz, und in Jerichow zu zahlen. Bei dem weiter ober-

halb liegenden Dorfe Rogätz braucht er nicht mehr anzulegen, da die Herren von Alvensleben ihren hiesigen Zoll jetzt in Magdeburg mit den dortigen Zöllen erheben lassen. Nunmehr betreten wir den Hafen von Magdeburg. Hier muss unser Schiffer die Güter aus seinem Kahn ausladen. Sie werden auf den Packhofplatz hinaufgewunden und mit aller Sorgfalt nachgewogen. Alsdann können die Güter in den Dresdener Kahn eingeladen werden. Kann das nicht sofort geschehen, was sich wahrscheinlich sehr oft ereignete, so müssen die Waren zur Niederlage dem Packhof übergeben werden. Für alle diese damit verbundenen Manipulationen sind gewisse Gebühren zu entrichten und gerade ihretwegen waren die einzelnen Verrichtungen zur unbedingten Vorschrift geworden. Ausserdem hat noch unser Schiffer Zoll zu zahlen, sowohl einen königlichen wie einen städtischen, ferner den bereits erwähnten der Herren von Alvensleben.

Hier in Magdeburg hört die Schiffahrt in sehr vielen Fällen auf. Der Verkehr auf der Elbe ist oberhalb der Stadt — wir befinden uns im Jahre 1815 — nicht von Belang. Doch nehmen wir an, dass unser Schiffer noch Waren für Sachsen und Böhmen hatte, und setzen wir mit dem neuen Schiffer in dem Dresdener Kahn die Reise fort. Auf der nunmehr folgenden Strecke zahlen wir der preussischen Regierung Zölle in Schönebeck, Grunewald, Barby, wo einst die Herren und späteren Grafen von Barby geboten und den Zoll besassen, und Aken. In Barby wird auch noch ein Zoll für die Herren von Oppen erhoben. Darauf betreten wir die anhaltinischen Länder und haben diesen nicht weniger als 4 Zölle zu zahlen: und zwar dem Herzog von Dessau in Tochheim und in dem Dessauer Elbhause, dem Herzog von Köthen in Rosslau und dem Herzog von Bernburg in Koswig. Alsdann betritt unser Schiffer die ehemaligen sächsischen Landesteile Preussens, welches im Jahre 1815 auch die sächsischen Zollstätten übernommen hatte und weiter führte. Es sind Zölle in Wittenberg, Pretzsch, Torgau und Mühlberg zu entrichten. In Pretzsch lässt auch das Rittergut Clöden (etwas unterhalb Pretzsch, auf dem

rechten Ufer gelegen) von unserem Schiffer eine Abgabe erheben für die Anfertigung und Unterhaltung eines Durchstiches (den es also noch unter sächsischer Herrschaft ausgeführt hatte). In Mühlberg, wo wir das preussische Gebiet wieder verlassen, werden aus dem nämlichen Grunde wie in Wittenberge die Schiffsgüter bei der Zollzahlung genau revidirt. In Sachsen haben wir zuerst in Strehla dem dortigen Rittergute Zoll zu zahlen; der sächsische Staat verlangt alsdann einen Zoll in Meissen, der alten Bischofsstadt mit der Albrechtsburg. — Dresden, wohin wir darauf gelangen, ist wie Magdeburg ein Umladeplatz. Hier muss also ebenfalls umgeladen werden in den böhmischen Kahn. Jedoch kommt uns dies hier nicht so teuer zu stehen; immerhin müssen wir ausser dem königlichen Zoll eine Gebühr bezahlen. Nach kurzer Fahrt muss in Pirna wiederum umgeladen werden. Indessen ist wohl anzunehmen, dass das hiesige Umladerecht infolge der Nähe Dresdens nur dann ausgeübt wurde, wenn die Umladung aus irgend einem Grunde in Dresden nicht erfolgte. Der Ertrag des Zolles, der neben der städtischen Umladegebühr von dem Staate in Pirna von unserem Schiffer verlangt wird, ist für den dortigen Gotteskasten und für den Geistlichen auf der Feste Königstein bestimmt. Bei unserer Fahrt durch die sächsische Schweiz erhebt die Regierung noch einen Zoll in Schandau. Der österreichischen Regierung müssen wir schliesslich noch 3 Zölle entrichten: in Tetschen, Aussig und Salesl. In Melnik muss die Schiffahrt in jedem Falle aufhören und unser Schiffer übergiebt hier die Waren dem Landtransport.

Das Bild von der Belästigung wird noch deutlicher, wenn wir an die Schwerfälligkeit der Beamten, die Compliciertheit der Tarife und an das Unwesen der Nebenabgaben denken.

Der Status des Jahres 1815 hatte sich bis 1819, als die Commission in Dresden zusammentrat, bereits insofern verändert, als seit dem 1. Januar 1819 durch das preussische Zollgesetz vom 26. Mai 1818 eine Durchfuhrabgabe eingeführt worden war. Sie betrug regelmässig 12 Groschen für den hamburgischen Centner (= 112 ℔) und war von den Elbschiffern, sofern sie durch preussisches Gebiet fuhren,

natürlich ebenfalls zu entrichten, wodurch die Schiffahrt noch mehr bedrückt wurde. Die langen Auseinandersetzungen, welche dies besonders mit den anhaltinischen Regierungen verursachte, werden weiter unten erwähnt werden [40])

ANMERKUNGEN.

Ausser der in den Anmerkungen selbst verzeichneten Litteratur hat noch die folgende als Grundlage gedient:

Benzenberg, Über Handel und Gewerbe, Steuern und Zölle, Elberfeld 1819.

Biedermann, Das deutsche Zollwesen im Mittelalter, in Vierteljahrsschrift für Volkswirtschaft, Politik und Kulturgeschichte, 20. Jahrg. 2. Bd.

Cotta, Deutschlands Boden, sein geologischer Bau und dessen Einwirkung auf das Leben der Menschen, Leipzig 1858.

Dieterici, Der Volkswohlstand im Preussischen Staate, Berlin 1846.

Dieterici, Zur Geschichte der Steuer-Reform in Preussen von 1810 bis 1820, Berlin 1875.

van Dyk, Précis des negociations du congrès de Rastadt (1798), Utrecht 1856.

Falke, Geschichte des deutschen Zollwesens, Leipzig 1869.

Fischer, Über das Wesen und die Bedingungen eines Zollvereins, I., in den Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, 2. Bd.

J. G. Hoffmann, Die Lehre von den Steuern, als Anleitung zu gründlichen Urteilen über das Steuerwesen mit besonderer Beziehung auf den preussischen Staat, Berlin 1840.

Krökel, Das preussisch-deutsche Zolltarifsystem in seiner historischen Entwicklung seit 1818. 7. Supplement der Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.

Meidinger, Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen mit statistischen Übersichten. Dritte Abteilung: die Elbe, Frankfurt am Main 1861.

Nicolay, de Argentinensium in Rheno navigatione, Strassburger Jurist. Dissert. 1760.

Rathmann, Geschichte der Stadt Magdeburg, Magdeburg 1816.

Schmoller, Zur Geschichte des deutschen Kleingewerbes im 19. Jahrhundert, Halle 1870.

Sering, Geschichte der preussisch-deutschen Eisenzölle von 1818 bis zur Gegenwart, Leipzig 1882.

v. Viebahn, Statistik des zollvereinten und nördlichen Deutschlands, Berlin 1858.

Weber, Der deutsche Zollverein, Leipzig 1869.
Wheaton, histoire des progrès du droit des gens en Europe et en Amérique, Leipzig 1846.
Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik, Oldenburg und Leipzig 1892.

Die teils im Text, teils in den Anmerkungen citierten Gesetze sind den betreffenden Landesgesetzsammlungen entnommen.

Aus dem königlichen Geheimen Staatsarchiv in Berlin sind die folgenden Akten benutzt worden:

1) Acta betreffend die Unterhandlungen wegen Regulirung der Elbschiffahrt, 1817 u. flgd. Auswärtiges Amt II, Rep. VI, Elbschiffahrt, Volumen 1—5.

2) Protocolle der Elbschiffahrts-Regulirungs-Kommission nebst Inhaltsverzeichnisse. Auswärtiges Amt II, Rep. VI, Elbschiffahrt, No. 1, 2 und ad 2.

3) Acta betreffend die Regulirung der Elbschiffahrts-Angelegenheiten und die deshalb in Dresden niedergesetzte Kommission, 1820 und folgende. Staatskanzler-Amt, Rep. 74, XV, Handels-, Polizei-, Schiffahrts-, Strom- und Kanal-Sachen No. 56.

Auf diese Akten beziehen sich die citierten Protokolle und Korrespondenzen.

An dieser Stelle möchte ich aus dem öfters angeführten Werke: „Die Elbzölle. Aktenstücke und Nachweise 1814—1859, Leipzig 1860“ einige Fehler beseitigen, welche ich bei dem Lesen der Akten gefunden habe: pg. 40, Zeile 1: lies 15 Prozent anstatt 16 Prozent.

pg. 41, Zeile 21: lies 16. März anstatt 16. Mai.

pg. 47, Zeile 26: lies 1821 anstatt 1823.

---

1) Meitzen, Der Boden des preussischen Staates, Berlin 1867, I, pg. 116 ff.

2) Meyer, Denkschrift über die Kosten der Binnenschiffahrt, Hannover 1881, pg. 47; v. Nördling, Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage in Frankreich, Preussen und Österreich, Wien 1885, pg. 132.

3) Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgeschichte, Band I, Leipzig 1879, pg. 178 führt unter den wenigen Wegen, auf welchen die „wenigen Lebensäusserungen eines Grosshandels“ in der vorkarolingischen Zeit gingen, auch die Elbe an, während er in der Karolingerzeit, pg. 448/450, „eine grössere Lebhaftigkeit und Intensität des Verkehrs nur an der Rhein- und Donaustrasse entdeckt“ und den übrigen Handelswegen durch Deutschland hindurch keine „Einwirkung auf die volkswirtschaftlichen Zustände“ der Karolingerzeit zuschreibt.

4) Hübsch, Versuch einer Geschichte des böhmischen Handels Prag 1849, pg. 58, berichtet, dass Melnik und Leitmeritz bereits unter Nezamysl (um 750) Wasserzölle erhalten haben.

5) Naudé, Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis 17. Jahrhundert, mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs. (Staats- und Sozialwissenschaftliche Forschungen, hrsgeg. von Schmoller, Bd. 8 Heft 5), Leipzig 1889, pg. 45. Die Waren benutzten die Ilmenau und gingen von Lüneburg aus auf den Landwegen. — Siehe auch Anmerk. 12.

6) Dies wird an verschiedenen Stellen in den Akten erwähnt.

7) Biedermann, Deutschlands politische, materielle und soziale Zustände im achtzehnten Jahrhundert, Leipzig 1854, pg. 325, sagt: „Fast schlimmer noch, als mit den Wasserwegen, war es mit den Landstrassen bestellt". Ich glaube, dass dies den Thatsachen nicht entspricht. Denn erstens hören wir in zeitgenössischen Schriftstellern und Bearbeitungen jener Zeit sehr oft, dass der Verkehr von den Flüssen sich auf die Landstrassen zog, während die umgekehrte Thatsache sicherlich in geringerem Umfang gefunden werden wird, und zweitens fällt eine Vernachlässigung der Wasserstrassen viel mehr in's Gewicht, weil sie die von der Natur gegebenen Verkehrsstrassen sind und die Landstrassen erst mit mehr oder weniger erheblichen Kosten und technischen Kenntnissen angelegt werden müssen. Siehe auch Anm. 5.

Über die Zustände der Verkehrswege in der ersten Hälfte des Mittelalters vgl. Inama-Sternegg, l. c., Band I, pg. 178/179 und Band II, (Leipzig 1891), pg. 365/366; über die Vernachlässigung der uralten Leinpfade an dem Rhein und an der Mosel vgl. Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben im Mittelalter, II, Leipzig 1885, pg. 342 ff.; hiermit vgl. Sommerlad, die Rheinzölle im Mittelalter, Halle 1893, pg. 12, Anm. 2.

Lappenberg, Urkundliche Geschichte des hansischen Stahlhofes zu London, Hamburg 1851, pg. 29, meint, dass es vor allem der Versandung des Rheines zuzuschreiben ist, dass Köln. die bedeutendste Handelsstadt des frühen Mittelalters, seine hervorragende Stellung am Ende des Mittelalters verlor.

Einzelne Besserungsversuche kamen natürlich vor; siehe: Edikt vom 29. April 1709, auff denen Werdern in der Elbe das Holtz abzuhauen und fleissig zu räumen; bei Myl. Corp. Const. Magd. Nov. 3. Teil No. 206.

8) Über die Natur der Elbe zwischen Magdeburg und Wittenberge vgl. Rust, das Deichwesen an der unteren Elbe, Berlin 1870, pg. 76 ff.; über diejenige unterhalb Dömitz bis Geesthacht vgl. v. Binzer, die Überschwemmungen an der Unterelbe im Frühjahr 1888 (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft in Hamburg, 1887—1888, Heft II) Hamburg 1889, Einleitung. — Vgl. auch Anmerkung 34.

9) Siehe: Schoost, Vierlanden. Beschreibung des Landes und seiner Sitten. Hamburg 1894, pg. 9, 33.

10) Die Schiffer waren meistens der Willkür der Beamten bei der Zollerhebung vollkommen ausgeliefert. Ganz besonders machtlos war auf dem Rhein der Schiffer gegenüber den Zollbeamten. In einer kleinen Schrift: Du Thalweg du Rhin, considéré comme limite entre la

France et l'Allemagne (französisch und deutsch), Mainz 1801, pg. 21 heisst es: „In den übrigen Zollstätten (ausgenommen die 4 preussischen) wird die Zahl, das Gewicht, die Gattung, die Qualität, und öfters diese vier Stücke zusammen zum Massstabe genommen. Die Willkür bei der Erhebung ist in denselben fast so unvermeidlich, dass die Schiffleute und die Einnehmer schier immer durch einen Vergleich enden, um nicht ihre Zeit mit Untersuchen und Ausladen zu verlieren, eine Operation, deren grösste Schwierigkeit die ist, dass sie dem Schiffer einen sehr kostspieligen Aufenthalt verursacht und ihn nötigt, die Ladung der Gefahr des Verderbnisses auszusetzen. Es giebt sogar einige Zollämter, wie das zu Leudesdorf, wo der bekannte oder mutmassliche politische Glaube des Schiffers einen starken Einfluss auf die Bestimmung der Zollgebühr hat, und es ist notorisch, dass gewisse französische und deutsche Schiffer hart von ihnen mitgenommen werden". Über das unangemessene Benehmen der Zollbeamten in Frankfurt an der Oder siehe: Philippi, die Messen der Stadt Frankfurt an der Oder, Frankfurt a. d. Oder 1877, pg. 11, sowie das dort erwähnte „Patent, zu Abstellung der Zoll-Plackereyen in der Neumarck" vom 30. Januar 1737 (Myl. Corp. Const. March. Cont. I. pg. 9—12); ferner Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs d. Gr., X, in Jahrbuch f. Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, im 11. Jahrg. pg. 81.

Rathgen, Die Entstehung der Märkte im nördlichen Deutschland, Strassburger Staatsw. Diss. 1881, pg. 13, berichtet, dass an der Donau bereits im 10. Jahrhundert Klagen über Zollbedrückungen auftauchen.

11) Büsch, Theoretisch-practische Darstellung der Handlung, Zusätze, Band 2, Hamburg 1798, pg. 170, sagt: „Auf meiner Rheinreise von Mainz nach Cölln, fing ich an, die Zölle zu zählen, ward aber bald irre darin, weil ihrer gar zu viel waren. Wann unser Schiffer an dem linken Ufer bezahlt hatte, so war schon eine Zollstätte auf dem rechten im Gesichte, zu welcher wir quer hinüberfahren mussten". — v. Wissel, Versuch einer Abhandlung de iure vectigali oder von den Zöllen, in Sonderheit auf den schiffbaren Strömen in Deutschland, Zelle 1771, pg. 103, sagt: „Allein die Vielheit der Zölle auf der Elbe, die sich aus der Menge von Staaten und Landen beurteilen lassen, durch welche dieser Strom fliesset, oder an deren Ufern derselbe hinströmet, gereichet den Commercirenden auf diesem Strome zu nicht geringer Beschwerde. Allein zwischen Magdeburg und Hamburg will man deren 19 zählen. Indessen kann man doch nicht sagen, dass die Zölle auf der Elbe so stark und unerträglich sind als auf dem Rhein und die Schiffahrt auf derselben befindet sich in einem blühenden Zustande". — Siehe auch, Sommerlad, l. c., pg. 165.

12) Über den Ursprung des deutschen Handels in Altengland. vgl. Lappenberg, l. c. § 1. Die vielen und umfangreichen Privilegien, welche die Kölnischen Kaufleute seit König Aethelred 2. (978—1016) in London genossen, beweisen nicht nur das grosse Ansehen des deutschen Rheinhandels, sondern lassen auch vermuten, dass die Rheinschiff-

fahrt in directem Verkehr zwischen Köln und England im Mittelalter sehr bedeutend war. Zu den Kölnern, deren Londoner Haus der Ursprung der Gildhalle der Deutschen und des Hansischen Stahlhofes ist, gesellten sich auch bald die Kaufleute von den Ufern anderer Flüsse, aus Bremen und Hamburg, schliesslich der deutschen Hanse überhaupt. Die Handelsbeziehungen den Rhein, die Weser und die Elbe hinauf oder auf den wenigen Landstrassen nach dem Inneren Deutschlands sind daher notwendigerweise im Mittelalter sehr entwickelt gewesen. Wir können daraus entnehmen, dass diese Kaufleute mit eisernem Fleisse ihren Geschäften nachgingen trotz der mannigfaltigen Bedrückung des Verkehrs, sei es durch ungenügende Beschaffenheit der Communicationen und hohe Verkehrsabgaben, sei es infolge der noblen Passionen der Raubritter. Diese ungünstigen Verhältnisse haben vielleicht zweifelhafte Elemente ferngehalten und energielose Naturen bald ermatten lassen, andererseits den thatkräftigen Rest zu einem engen Anschluss an einander im Verkehr geführt, woraus sich die allmächtigen Handelsstädte des Mittelalters entwickelten. Das Ansehen des deutschen Kaufmannsstandes reichte in England so weit, dass die sog. Londoner Hanse, welche von Brügge und anderen Städten in Flandern, Brabant und Nordfrankreich im Anfang des 13. Jahrhunderts gebildet wurde und mit der deutschen in Wettbewerb treten wollte, durch die Könige von England nicht anerkannt wurde; das geschah in einer Zeit, in welcher die flandrischen Städte, vor allen Gent und Brügge, in Handel und Gewerbe ihre grosse Blüte zeigten! Wir lesen sogar bei Lappenberg, pg. 7, den für das Mittelalter sehr seltsam klingenden Satz: „Der König (Henry 2.) will sie (die deutschen Hansen) wie seine Leute und Freunde betrachtet wissen". — Bezüglich der ältesten Nachrichten über den Handel norddeutscher und rheinisch-westphälischer Städte (Bremen, Stade, Hamburg, Magdeburg, Braunschweig, Dortmund, Soest, Köln) in den Niederlanden, wo die Entwicklung nicht so friedlich wie in England vor sich ging, vgl. Sartorius Frh. von Waltershausen, Urkundliche Geschichte des Ursprunges der deutschen Hanse, 1. Band, Hamburg 1830, pg. 7 ff.

13) Erst kürzlich hat Sommerlad (pg. 8) wieder darauf hingewiesen, dass „die der römischen Rechtsanschauung ganz fremde Bestimmung, dass das Recht der Zollerhebung eine Gegenleistung in Gestalt einer Beseitigung der Verkehrshemmnisse erfordere, dem mittelalterlichen Rechtsleben eigentümlich ist.

14) (Kirchenpauer), Die Freiheit der Elbeschiffahrt, Geschichtliche Erläuterungen der staatsrechtlichen Sachlage Hamburg 1880, pg. 4, nimmt an, dass die ältesten Flusszölle der Elbe hierauf zurückzuführen sind; vgl. Waitz, Deutsche Verfassungsgeschichte, 8. Band, Kiel 1878, pg. 315.

15) Vgl. Waitz, l. c., 8. Band, pg. 298.

16) Es sind hier nicht die von den Transitzöllen zu trennenden Marktzölle gemeint; die hier betrachteten Flusszölle hängen allerdings

vielfach mit den Marktzöllen zusammen, so in Magdeburg, sodass später der Unterschied sich verwischt. — Eine genaue Trennung der Zölle nach der von mir gegebenen Schablone wird oft im einzelnen Fall nicht durchzuführen sein, indem der Ursprung sich auf verschiedene Ursachen stützen kann; vgl. Anhang No. 2.

17) So wird z. B. in den Akten stets von dem Privatzoll des Rittergutes Strehla und des Rittergutes Clöden gesprochen, während bei den Privatzöllen in Wittenberge (Kumlosen), Rogätz und Barby immer der Name des Besitzers dabei steht.

18) Vocke, Die Abgaben, Auflagen und die Steuern vom Standpunkte der Geschichte und der Sittlichkeit, Stuttgart 1887, pg. 156 ff.

Aus welchen Gründen der Landesherr das Recht herleitete, den Handel durch Zollabgaben zu einer Steuer zu zwingen, ist sehr schwer klar zu legen. Ich verweise dabei auch auf das, was Faber, Die Entstehung des Agrarschutzes in England (Abhandlungen aus dem Staatswissenschaftlichen Seminar zu Strassburg i. E. Heft 5), Strassburg 1888, pg. 56 ff., über den alten englischen Handel sagt. Nach ihm durfte Niemand, sei er fremder oder einheimischer Händler, ohne besondere Licenz des Königs Handel treiben. Wie kommt der König zu diesem Rechte?

In unseren Tagen tritt infolge des Wettbewerbes der Binnenschiffahrt und der Eisenbahnen wieder die Frage auf, ob es in der That richtig und praktisch ist, dass die Schiffe keine Gebühren bei der Benutzung einer Flussstrecke, besonders einer kanalisirten, zahlen. Eingehend beschäftigt sich hiermit: Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen, Berlin 1894, pg. 77 ff., 106 ff. Schwabe, Über die Beseitigung des Deficits im Preussischen Staatshaushalt und die Bekämpfung der Wasserstrassen durch die Eisenbahnen, Berlin 1894, meint pg. 7, dass die Ulrichschen Anschauungen als die Anschauungen des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten angesehen werden dürfen; aus welchem Grunde, wird indessen nicht gesagt.

19) Heinrich der Seefahrer war kein Kaufmann; bei seinen Unternehmen leiten ihn in erster Linie wissenschaftliche (auch religiöse) Momente.

20) Vgl. Schmoller, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Grossen, VII, in Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich, N. Flg., 8. Jahrgang, 1884, pg. 1055 ff. (57 ff.)

21) Bezüglich des Rheines sagt J. J. Eichhoff, Pragmatisch-geschichtliche Darstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des Congress-Committés für die Freiheit der Flüsse, sowie der Beratungen der in Gefolge jener Beschlüsse in Mainz niedergesetzten Central-Commission, Mainz 1819, pg. 5:

„Zwar hatten auch frühere Friedensschlüsse, der Westphälische, der Riswyker, der Badische, der Wiener, etc. in Beziehung auf die Freiheit der Rheinschiffahrt sehr liberale Grundsätze aufgestellt; doch

blieben leider alle bis zu unseren Tagen ohne merklichen Erfolg. Es waren diplomatische Huldigungen, der öffentlichen Meinung dargebracht, die zwar die Wichtigkeit des Gegenstandes und die darüber stets rege gebliebenen Wünsche der Völker beweisen, über deren Anwendung zu heilsamen Änderungen oder zur Erschaffung einer neuen Ordnung sich aber kein Kundiger täuschte. Mit dem Rücktritt der paciscirenden Teile in den ruhigen Besitz ihres status quo ante bellum erlosch auch die Erinnerung an die hierin übernommene Verpflichtung des Vollzugs: alles blieb beim Alten und die Schiffahrt schleppte in ihren alten Ketten sich seufzend fort bis auf diese Zeiten".

22) Vgl. Biedermann, das Stapelrecht in Wiss' Vierteljahrschrift, 18. Jahrgang, 4. Bd. pg. 11. — Auch (Dielhelm) Denkwürdiger und nützlicher Antiquarius des Elbstromes, Frankfurt a. M. 1741 pg. 72, führt diese Anzahl Elbzölle an: „Die Zölle auf dem Elbstrom betreffend, so sind dieselben zum Theil sehr ungleich eingeteilt, zum Theil auch an etlichen Orten so eingerichtet, und werden allda so scharf verwaltet, dass dadurch die jetzige Elbhandlung gegen der vorigen um ein merkliches gefallen ist. Überhaupt aber sind als Zölle auf der Elbe in allem 48, welche von Böhmen bis Hamburg hinunter längst dem Elbstrom müssen entrichtet werden. Davon sind erstlich 9 königliche böhmische, nämlich: Rosstock, Wennewau, Leutmeriz, Benner, Solessel, und zweene zu Aussig, ferner zu Tätschen und Herrnsgrätschen; Hierauf kommen 9 Chursächsische, als: Schandau, Pirna, Dressden, Meisen, Mühlberg, Torgau, Pretsch, Wittenberg und Grünewalde: 1 Adelicher zu Strehlen. 5 Fürstlich-Anhaltische, als: Cosswik, Roslau, Tochen, Dessau und Barby: 6 Churbrandenburgische, als: Aaken, Schönebeck, Magdeburg (allwo gar vier Zölle zu entrichten sind): Sodann zu Jerichau, Tangermünde, Sandau, und zweene zu Lenzen; Ferner 3 Freyherrliche, als zu Rogez, Wittenbergen und Kumlosen; 4 Churfürstlich-Lüneburgische, als zu Schnackenburg, Hizacker, Bleckede und Lauenburg; 2 fürstlich-mecklenburgische, als: Dömiz und Boitzenburg; 2 Hamburgische, nämlich zum Zollenspicker und einer in Hamburg selber; Wie auch 2 schaumburgische daselbst, und endlich 2 unterhalb Hamburg, als einer zu Stade und einer zu Glückstadt". (Die Addition der einzelnen Zölle ergiebt indessen 50).

23) Auch die brandenburgische Regierung trug die Schuld an dem Scheitern dieser Conferenzen; so 1711 in Lenzen. Siehe Töche-Mittler, der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin-Hamburger Flussschiffahrt (Staats- und Socialwissenschaftliche Forschungen, hgg. von Schmoller, Bd. 11 Heft 3), Leipzig 1891, pg. 81.

24) Eigentlich war das Recht bereits seit 1632 aufgehoben: siehe Schmoller, Studien VII, pg. 1049 und 1087.

25) Ehrenberg erwähnt in seiner Recension des Buches von Töche-Mittler (Jahrbücher für Nationalöconomie und Statistik. Dritte Folge. 4. Band, pg. 281), dass Bestrebungen nach einer gildenmässigen Organisation der oberelbischen Schiffer neuerdings wieder, angesichts der

äusserst geringen Qualification vieler dieser Schiffer, hervorgetreten sind. Zu dem angeführten Grunde dürfte als ein weiterer, wie den Berichten des Hamburger Vereins Oberländischer Schiffer von 1889—1893 zu entnehmen ist, der ungünstige Wasserstand der Elbe in den letzten Jahren kommen. — Mit diesen Erscheinungen vergleiche man die Resolutionen des dritten internationalen Binnenschiffahrts-Congresses zu Wien 1886, welche ebenfalls auf eine Wiedereinführung der Reihefahrten abzielen (Eras, die Organisation des Binnenschiffahrtsbetriebes, Berlin 1887, pg. 12.)

26) Siehe (Gründler), Versuch, über die Schädlichkeit der geschlossenen Curmärkischen Elbschiffer-Gilde, und über die Notwendigkeit, die Schiffahrt auf der Elbe frei zu geben, nebst einer Darstellung der Missbräuche, welche bei dem Schiffer-Monopol obwalten (nebst einem Nachtrag), Berlin 1792, pg. 41/42. Ferner an verschiedenen Stellen: Baasch, Zur Geschichte der Berlin-Hamburger Reihefahrt, Hamburg 1891; ferner die in: Dennstädt, Complette und Authentiesche Zoll-Rollen auf der Elbe, Havel und Spree, Berlin 1775 befindlichen Beilagen: der Churmärkischen und Hamburger Schiffergilde Reglement und Privilegium, Reglement des zu Hamburg zu bestellenden Wasserschauts betreffend, verschiedene Strafpatente für Diebstahl aus den Ladungen, für Zollhinterziehungen, Führen von Gewehren u. a.; ferner Toeche-Mittler, l. c., pg. 121.

Es war eine Eigentümlichkeit des Merkantilismus, dass er vor allem auf den auswärtigen Handel sein Augenmerk richtete und es oft übersah, auch für eine Besserung der inneren Verkehrswege Sorge zu tragen. Daher musste natürlich die Rechtsunsicherheit auf den Strassen im Inneren zunehmen. Man plante grosse Handels- und Gewerbeunternehmen, führte sie auch aus; aber diese konnten von keinem dauernden Bestande sein, weil eben die Transportwege sich nicht besserten. Eigentümlicher Weise finden wir weder in den Statuten solcher Unternehmen noch in Beratungen während ihrer Existenz irgend etwas über die Verkehrsmittel erwähnt; man sehe z. B.: Ring, Asiatische Handlungscompagnieen Friedrichs des Grossen, Berlin 1890, passim, und Hatschek, Das Manufacturhaus auf dem Tabor in Wien, (Staats- und Socialwissenschaftliche Forschungen, hgg. von Schmoller, Bd. 6, Heft 1), Leipzig 1886, u. a. p. 14/15, 39. Anders war es in Frankreich. Hier übersah Colbert in keinem Augenblick den Zusammenhang zwischen innerem Verkehr und Aussenhandel; siehe hierüber: Eisenhart, Geschichte der Nationalöconomik, Jena 1891, pg. 20 ff., Farnam, Die innere französische Gewerbepolitik von Colbert bis Turgot, Leipzig 1878, pg. 7, und Cohn, Colbert (vornehmlich in staatswirtschaftlicher Hinsicht), in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 1869, pg. 432 ff. — Über die Geringschätzung des Binnenhandels seitens der englischen Theoriker siehe: Roscher, Zur Geschichte der englischen Volkswirtschaftslehre, Leipzig 1851, pg. 140. — Wenn Ingram, Geschichte des Volkswirtschaftslehre, deutsch von E. Roschlau, Tübingen 1890, pg. 52, bei der

Darstellung des Merkantilsystems sagt: „Die Verbindungswege und die Beförderungsmittel zu Land und zu Wasser wurden im Hinblick auf einen erleichterten Handelsverkehr rascher vervollkommnet", so generalisiert er zu sehr, indem er die deutschen Verhältnisse nicht ausscheidet und vor allem West-Europa im Auge hat.

27) Siehe: Töche-Mittler, l. c., pg. 142. — Siehe auch: Verordnung über den Auf- und Vorkauf für die Provinzen Ostpreussen, Litthauen und Westpreussen, vom 18. 11. 1808; in dieser handelt § 5 über die „Freiheit des Wassertransports". Wer, ohne zünftig zu sein, für Fremde Schiffahrt treibt, hat eine Gewerbsteuer dafür zu zahlen.

28) Nachdem die französiche Republik in den Besitz des ganzen linken Rheinufers von Basel bis zur holländischen Grenze gelangt war, setzte sie die Zölle auf ihrem Rheinufer durch Gesetz bedeutend herab; ob dies in der That durchgeführt wurde, ist jedoch eine andere Frage. Vgl. De la navigation du Rhin, Mémoire imprimé par ordre du Comité consultatif du commerce de Strasbourg, Strasbourg 1802; dort heisst es auf pg. 14: „L'art. 2 d'un arrêté des Consuls du 14 Thermidor an 8, établit en principe, que ces droits (les péages) seront perçus pour le tiers seulement des sommes portées aux tarifs qui étaient en vigueur dans les treize bureaux de la rive gauche, à l'époque de la conquète. Le produit, d'après l'art. 3, en est spécialement et limitativement affecté aux réparations des digues, chemins de hallage, et autres travaux de navigation sur la rive gauche. L'art. 4 attribue cette perception aux preposés des douanes dans les lieux où les bureaux étaient anciennement constitués. — L'on voit que cet ordre de choses laisse beaucoup à désirer. La disparité des tarifs et du mode de percevoir présente de grands inconvénients; aucun réglement ne garantit contre l'arbitraire et les abus. Il est urgent d'adopter des mesures nouvelles que puisse avouer l'homme d'état, et fondées sur les principes justes et libéraux que professe le gouvernement français."

29) Vgl. Zahn, Nahrungsstand und Erwerbsquellen der Stadt Acken, in Geschichtsblättern für Stadt und Land Magdeburg, 21. Jahrgang, 1886, pg. 180: „Die Schiffahrt schwankte in ihrem Umfang; durch die Kriege häufig suspendirt und durch viele Zölle erschwert, war sie nur dann von einiger Bedeutung, wenn der Holz- und Getreidehandel blühte. In den Befreiungskriegen vollständig vernichtet, erholte sie sich soweit, dass 1818 24 Elbschiffe vorhanden waren, die durch Holzfuhren, meist nach Schönebeck, und durch Ableichtern der sächsischen Güterkähne einigen Verdienst fanden." Man vergleiche auch den Bericht der Commerciendeputation in Leipzig über die dortige Ostermesse 1814: bei: Hasse, Geschichte der Leipziger Messen, Leipzig 1885, pg. 425/426.

30) Vgl. Carathéodory, du droit international concernant les grands cours d'eau, Leipzig 1861, pg. 109. — Hierbei handelte es sich also um die sogenannten conventionellen Ströme. Wie schon aus dem Namen zu entnehmen ist, wurde er erst damals in die Rechtswissenschaft praktisch eingeführt. Es waren diejenigen Flüsse, deren schiff-

barer Lauf mehreren souveränen Staaten angehörte. Damit hat die besonders hydrotechnisch wichtige Unterscheiduug in „öffentliche“ und „private“ Flüsse nichts zu thun; hierüber siehe und mit einander vgl.: Damert, das Deich- und Strombaurecht nach allgemeinen positiven und Hannöverischen Landesrechten, Hannover 1816, I, pg. 4 ff., und: Nieberding, Wasserrecht und Wasserpolizei im preussischen Staate, Breslau 1889, pg. 56 ff.

31) Der Grosse Friedrichsgraben verbindet die mit dem Pregel vereinigte Deime bei Labiau mit dem Nemonien; der kleine verbindet den Nemonien mit dem Gilge, einem Nebenarm des Njemen. Der kleine wird seit 1834 nicht mehr benutzt.

32) Siehe die Korrespondenz zwischen der Breslauer Kriegs- und Domänenkammer und der Breslauer Accise- und Zolldirektion bei Mamroth, Geschichte der Preussischen Staatsbesteuerung 1806—1816, Leipzig 1890 pg. 311 f.

33) Die hier folgenden Angaben über die Vorgeschichte einzelner Zölle sind fast ausschliesslich entnommen: Schmoller, Studien III. pag. 56 ff.

34) „Des Rades brunes Hus, wo de Töllner inwanet.“ — Über die geographischen und hydrographischen Verhältnisse der Elbe unterhalb Hamburg, besonders über die Fahrwasserrichtung und deren Sicherung und Unterhaltung vgl.: Festschrift zur 50jährigen Jubelfeier des Provinzial-Landwirtschafts-Vereines zu Bremervörde (Regierungsbezirk Stade), Stade 1885, pg. 124—129.

35) Der Esslinger Zoll wurde ursprünglich (bis 1806) etwas oberhalb Hamburg in dem Zollenspieker (früher Haus zu Esslingen genannt) erhoben. Dieser gehört zu dem Dorfe Kirchwärder, welches in den bis 1867 Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörenden, sogenannten „Vierlanden“ (Landherrenschaft Bergedorf) liegt. Das Wort Zollenspieker bedeutet wohl nichts anderes als Zollenspeicher, also ein Gebäude, in welchem die Waren zum Verzollen aufgespeichert werden. Da er an der Stelle liegt, an welcher die Waren, welche aus Mittel- und Süd-Deutschland über Lüneburg und Bergedorf nach Hamburg transportiert wurden und umgekehrt, über die Elbe setzten, so ist wohl denkbar, dass hier die Waren nicht stets sofort weiter geschafft werden konnten und daher auf Lager gebracht wurden. Schon die Grösse des Gebäudes, welches die übrigen Häuser rings herum weit überragt, deutet darauf hin. Sonst bezeichnet Spieker in Niedersachsen auch ein kleines Häuschen, eine Hütte, auch einen Altenteilskathen, in welchem die sogenannten Büdner oder Einlieger wohnen. Diese waren solche Leute, welche nur zum geringen Teil sich von der eigenen Landwirtschaft ernährten und meist ihren Unterhalt als Tagelöhner oder Handwerker verdienten. Sollte der Ausdruck Zollenspieker hiermit zusammen hängen, so wäre dies eben ein solcher Spieker, im welchem ein mit der Zolleinnahme beauftragter Nicht-Landwirt wohnte und sich mit diesem Amte sein Brod verdiente; doch ist

wohl die erstere Erklärung mehr zutreffend. Über diese Leute und diese Gebäude siehe: Wittich, Ländliche Verfassung Niedersachens und Organisation des Amts im 18. Jahrhundert, Strassburger Staatswiss. Dissertation 1891, pg. 71 ff.

Wegen dieses Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörenden Zolles vertrat der Hamburgische Unterhändler in Dresden auch die lübischen Interessen. Hierzu siehe auch Anm. 202 bezüglich der Delvenau und des Stecknitzkanales.

Siehe auch Anm. 112.

36) Im 18. Jahrhundert noch ist diese Strasse im Verkehr mit Mittel- und West-Deutschland viel benutzt worden. In einer Aufzählung der wichtigsten Reise- und Postwege finden wir sie verzeichnet, bei: Pack, die Posten von Strassburg nach Deutschland, Strassburg 1800.

37) Schmoller. Studien VII, pg. 58. Der Ausdruck ist sehr bezeichnend.

38) In der 16. Dresdener Conferenz, 12. 10. 1819 übergab Hannover ein „Promemoria über die nähern Verhältnisse der zu Hitzacker erhoben werdenden besonderen Abgabe von Korn und Holz.“ In diesem Schriftstück heisst es: „Als Preussen im Anfange des vorigen Jahrhunderts den adlich-Wittenbergischen Zoll, der vorher nicht bedeutend war, an sich gekauft und seinen Tarif späterhin erhöhet hatte, auch gegen den Inhalt des Westphälischen Friedens der sogenannte Lenzener Licent fortbestehen blieb, so erfolgten gegen beide Maasregeln von Seiten des königlich-Hannöverischen Regierung mehrfache, jedoch fruchtlose Gegenvorstellungen, welche als Resultat im Jahre 1726 die Anordnung von Repressalien herbeiführten. Man fing damit an, die Zölle auf Korn und Holz in Hitzacker zu erhöhen und befahl den dortigen Zollbedienten diese erhöhte Abgabe von den Preussischen Unterthanen, welche Handel un Schiffahrt auf der Elbe trieben, zu erheben. — Nach der ursprünglichen Anordnung und der Absicht trifft diese erhöhte Zollabgabe zwar nur königlich-Preussische Unterthanen: nach der Wirklichkeit aber, weil bisher nur Preussische Unterthanen, soweit die Elbe das Gebiet dieser Macht berührt, befahren durften, fast ausschliessend den gesammten Elbhandel und die gesammte Schifffahrt.“ Siehe: Die Elb-Zölle. Aktenstücke und Nachweise 1814—1859. Leipzig 1860, pg. 26 u. 39.

39) Es ist mir nur gelungen, über den Alvenslebenschen Privatzoll (Anhang Nr. 2) etwas näheres beizubringen, nicht über die anderen Privatzölle an der Elbe.

40) Einige weitere, indessen nicht bedeutende, Änderungen in dieser Zwischenzeit werden im Laufe der Darstellung erwähnt.